

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1892, do Ministerio das Obras Publicas



Anvers—1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Bruxellas, ALB. URBAN, Eng. — Paris, L. CRETEY.

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA



Anvers—1894

SUMMARIO

	Pag.
O 1.º semestre de 1895 nas linhas portuguezas	273
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	274
Parte official.—Portarias de 3 e 7 de setembro do ministerio das obras publicas	275
Tarifas de transporte	275
Contractos de transporte	275
Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano	275
O comboio "ud-express"	276
A tração electrica d' Porto	277
Notas de viagem. — VI — Travesias maritimas	277
Porto de Lisboa	278
O tunnel do Simplon	278
O caminho de ferro de Lourenço Marques	278
A linha de Cascaes	279
O novo metropolitano de Londres	279
O nosso horario de carteira.	279
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da praça de Lisboa, por J. F. — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	280 e 281
A lucta das velocidades	282
Linhas portuguezas. — Estação de Guimarães — Lourenço Marques a Pretoria — O Valle do Vouga	282
Linhas hespanholas. — Bejar a Salamanca — O Norte de Hespanha — Linares a Almeria — Secundarios em Madrid — Morata a Parazuellos — San Julian de Musques a Castro Urdiales — Tremvia de Granada — Carlet a Villa Nueva de Castillon.	282
Linhas estrangeiras. — França — Belgica — Estados Unidos — Japão	282
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio do conselho d'administração (Continuação)	283
Mercado de metaes	284
Avisos de serviço. — Arrematações. — Casas recommendadas. — Agenda do viajante. — Annuncios. — Horario em 15 de setembro. — Vapores a sahir do porto de Lisboa.	284 a 289

O 1.º semestre de 1895 nas linhas portuguezas

Como promettemos, vamos analysar os resultados da exploração d'algumas das nossas linhas ferreas no 1.º semestre d'este anno, analyse pela qual se vê que trafego e receitas augmentaram de uma fôrma consideravel.

Começando pela companhia real, pouco interesse dão, em geral, as cifras demonstrativas do movimento total, porque, sendo as liquidações feitas em relação ao movimento especial de cada linha, reunido com o que é transferido de e para outras, esses dados, tomada a sua totalidade, não nos fornecem elementos de seguro exame.

Mas podemos comparar, por exemplo, o movimento da rede de leste e norte que não teve augmento de extensão nos ultimos quatro annos, e que nos apresenta um continuo augmento de cifras.

O numero de passageiros foi, nos 1.ºs semestres:

Em 1892	632.272
» 1893	668.753
» 1894	706.547
» 1895	745.913

O peso de mercadorias não alcançou este augmento, tendo apenas, no anno corrente, ultrapassado o primeiro. Foi elle, toneladas:

Em 1892	262.636
» 1893	230.243
» 1894	229.384
» 1895	269.567

Os productos totaes por linhas, n'este anno e igual periodo do anterior foi:

	1895	1894
Leste e Norte.....	1.143.974,009	1.081.346,491
Ramal de Caceres...	18.787,854	15.890,978
» » Coimbra ..	5.401,139	5.377,230
» » Cintura ...	22.759,295	16.105,781
Cintra Torres.....	105.801,934	82.818,645
Cascaes.....	20.384,444	18.574,762
Urbana	30.422,879	23.295,068
Torres Figueira.....	88.298,528	76.330,653
Beira Baixa.....	67.131,528	63.120,295
Total geral.....	1.502.961,700	1.382.859,903
A mais em 1895..	120.101,797	

A receita total nos annos anteriores fôra, n'esses 6 mezes:

Em 1892	1.353.568,961
» 1893	1.472.275,618

Quer dizer que, se em 1894 os productos totaes baixaram 90 contos, no anno corrente foi vencida essa differença e ainda se elevaram a mais 30 contos do que em 1893, ou 140 sobre 1892.

Das linhas do Sul e Sueste temos os resultados de igual semestre apenas com mais um dia, para completar as 26 semanas.

O movimento foi:

	1895	1894
Passageiros.....	158.497	147.890
Mercadorias (toneladas).....	76.016	75.326

N'estas ultimas o augmento foi insignificante, mas nos passageiros houve uma consideravel melhoria na quantidade, quasi 11.000 a mais que deram uns 2 contos de augmento de receita no caminho de ferro, e réis 1.277,000 no serviço dos vapores.

Os productos totaes augmentaram tambem de 322 contos em 1894 a 329 em 1895.

Não alcançou ainda esta rede a cifra a que o seu rendimento se elevou em 1893, 354 contos n'esse semestre, mas os seus productos tornam a subir e é natural que se nivellem com os d'aquelle anno, porque já no fim do proximo passado o total do anno de 1893 estava excedido em cerca de 26 contos.

O Minho e Douro tem os seus boletins de receitas em atrazo, por isso não podemos fazer com elles eguaes comparações.

A Beira Alta, com a sua bem organizada estatística, dá-nos o producto do tráfego d'esses 6 mezes em

1895.....	134.655#284
1894.....	124.380#816
A mais em 1895.....	10.274#468

Nos dois annos anteriores teve de receita:

Em 1893.....	137.475#169
» 1892.....	128.405#286

A québra das receitas em 1894 explica-se facilmente pela abertura da parte da Beira Baixa entre Covilhã e Guarda que tirou áquella linha uma parte do tráfego d'aquella zona, mas, pelo que se vê, outras receitas vão compensando aquella, e os productos do 1.º semestre approximam-se já da verba a que chegaram ha dois annos, approximacão que se mantem ainda no boletim ultimo que publicamos na nossa tabella d'este numero, em que o producto, até 19 d'agosto, está em 172 contos, quando, em 1893 estava, em igual epocha, em 175.

De todos estes dados estatísticos tiramos uma conclusão lisongeira para o nosso viver economico, conclusão que não admite replicas, porque do augmento de transportes nas linhas ferreas só pôde inferir-se, salvo em casos especialissimos que não se dão, uma melhoria de relações commerciaes, um desenvolvimento de producção e de consumo que é symptoma de um progresso na vida das nações.

E dá-se, com este facto, uma circumstancia especial, que elle é effeito e causa, porque do augmento do tráfego nas linhas ferreas advem immediatos beneficios para as forças vivas do paiz que esse augmento produziram.

E' um circulo vicioso, mas não por isso menos vantajoso para todos nós.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 7 de setembro de 1895.

A feliz inauguração, ha dias, na ilha de Man do novo caminho de ferro electrico até o cume da montanha Snaefell é mais uma prova do bom exito que consegue o emprego da electricidade como força motriz nos caminhos de ferro. E' este o primeiro caminho de ferro de montanha construido no Reino-Unido, e as provas a que foi sujeito e que, conforme a lei, foram presenciadas por um representante de *Board of Trade*, satisfizeram completamente, ficando todos contentissimos com o seu resultado. Effectuou-se a subida e descida da montanha com a maior facilidade e demonstrou-se na descida que o comboio pôde parar em qualquer occasião á distancia do seu proprio comprimento. Mas não é sómente no serviço de tracção que a força electrica demonstra a sua grande utilidade; para a illuminação não tem igual, do que tem resultado o grande augmento no numero de installações de illuminação de arco nas estações e sitios de grandes manobras em toda a parte do paiz. A companhia que, no que se refere á boa illuminação, occupa o primeiro lugar é, sem duvida, a *Midland* que, além da illuminação incandescente, tem funcionando umas nove ou dez installações d'arco, tendo só no seu Hotel St. Pancras umas 1.100 lampadas d'arco. A *Great Northern Company* tem grandes installações em King's Cross, Finsbury Park e Doncaster; a *Lancashire and Yorkshire* e o *Cheshire Lines Committee* teem-as em Liverpool e Manchester; e recentemente decidiu-se illuminar a luz electrica a estação de Tunbridge Wells no South Eastern Railway.

Por causa das variações de velocidade e do custo da installação do machinismo tem adiantado muito pouco, ultimamente, a illuminação electrica de comboios. As varias companhias parecem estar dirigindo mais a sua attenção para a illuminação por meio da electricidade dos grandes centros de movimento, mas no London, Brighton and South Coast Railway já circulam varios comboios illuminados por electricidade. O telephone tem-se popularizado tambem extremamente durante os ultimos annos e todas as companhias de caminhos de ferro reconhecem as muitas vantagens da sua adopção. A *Midland Railway Company* tem a funcionar uns mil telephones, e no Adelphi Hotel em Liverpool, comprado recentemente pela companhia a que me refiro, funcionam diariamente 200 telephones, os quaes estão de tal fórma dispostos que se pôde communicar de um qualquer aposento com qualquer outro em todo o edificio. Nesta installação telephonica empregaram-se 33 milhas de arame isolado.

*

A lucta de velocidade a que me referi na minha ultima carta, e que se chama aqui a *Railway race to the North* (Corrida ferro-viaria para o norte) verificada entre os comboios das companhias *Great Northern*, *North Eastern* e *North British* contra os das companhias *London & North Western* e *Caledonian*, resultou em favor dos ultimos. No dia 22 do mez passado o expresso de Oeste partiu de Euston ás 8 horas da noite e chegou a Aberdeen ás 4 e 32 da manhã seguinte, percorrendo a distancia de 540 milhas em 512 minutos, incluindo as paragens, sendo á razão de 63,28 milhas por hora, ou, deduzidas as paragens de Crewe e Carlisle, á razão de 64,28 milhas por hora.

O percurso pelo mesmo comboio desde Londres até Carlisle foi ainda mais notavel, sendo percorrida a distancia entre estas duas cidades, 299 milhas, em 276 minutos, ou á razão de 65 milhas precisas por hora, ou, deduzida a paragem de Crewe, á razão de 65,95 milhas por hora. Esta velocidade é superior á do celebre expresso do Estado de Nova-York Central que se diz ser, das linhas de longo percurso, o mais veloz do mundo, e que percorre a distancia comprehendida entre Nova-York e Buffalo, 436,32 milhas, em 425 minutos e 44 segundos. O publico tomou o mais vivo interesse na competencia, victoriando a chegada e partida dos comboios nas varias estações das respectivas linhas.

*

Publicou-se hontem o relatorio annual do *Board of Trade* sobre os accidentes occorridos durante o anno 1894 nos caminhos de ferro do Reino Unido. Mil cento e quinze é o numero annuciado pelo dito *Board* das mortes occorridas durante o anno passado, e 4.100 o numero dos feridos, mas a estas cifras é preciso juntar as de 70 mortos e 5.045 feridos em consequencia de accidentes occorridos nas dependencias dos caminhos de ferro mas não devidos aos comboios, material movel etc. Entre os empregados ferro-viarios os accidentes occorridos durante a operação de ligar e desligar os vehiculos, deram lugar a 23 mortes e 298 ferimentos, e os occasionados durante as manobras a 113 mortes e 1.221 ferimentos. Os suicidios foram 112. O movimento de passageiros, excluindo os bilhetes de assignatura, attingiu a cifra de 911.000.000, ou mais 38.000.000 do que no anno anterior. A proporção de passageiros mortos e feridos em 1894 por accidentes devidos a todas as causas foi de uma morte em 7.789.854 e 1 ferimento em 780.319.

W. N. Cornett.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 29 de agosto findo do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto datado de 10 do mesmo mez, do prolongamento em 12 metros da linha morta da estação de Paço de Arcos do ramal de Cascaes, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes; devendo, porém, no topo da via assim prolongada ser collocado um pára-choques.

Paço, em 3 de setembro de 1895. — *Arthur Alberto de Campos Henriques.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras publicas e minas de 29 de agosto findo: ha por bem approvar o projecto datado de 20 de julho ultimo de modificação da plataforma e ampliação das linhas na estação de Lisboa-Rocio, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, devendo, porém, o prolongamento da via n.º 3 ser de 8m,60, e correspondentemente prolongadas as vias n.ºs 8 e 9, deixando livre a largura de 8 metros na plataforma para mais facil circulação do publico, vedando com grade de ferro a parte da plataforma correspondente ao topo das quatro vias centraes; quanto ás salas de espera poderá a sua area ser reduzida, supprimindo-se a sala que fica do lado dos elevadores, conservando-se, porém, a outra para commodidade do mesmo publico.

Paço, em 7 de setembro de 1895. — *Arthur Alberto de Campos Henriques.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Remessas de naphta. — A Companhia Real resolveu mandar taxar nas suas linhas a naphta pelas tarifas especiaes applicaveis a petroleo.

Bilhetes directos. — As estações da linha do Oeste da mesma companhia vão brevemente ficar habilitadas a vender bilhetes directos e a fazer o despacho de bagagens, para todas as estações da rede do Minho e Douro.

E' este um melhoramento de verdadeira importancia, com o qual muito lucrará o publico.

Contractos de transporte

A Companhia Real effectuou ultimamente os contractos seguintes:

com a Empresa Vidreira Lisbonense, para o transporte de 2.000 toneladas de carvão mineral, areia, sulphato de soda, barro, vidro quebrado e em obra e taras vazias, entre quaesquer estações das linhas da companhia;

com os srs. Simões & Modesto, para o transporte de 1.000 toneladas, no praso de um anno, de varias mercadorias;

com o sr. Francisco Thomaz da Costa, para o transporte de 300 cabeças de gado bovino, de varias estações da linha do norte para Lisboa, Santa Apolonia;

com o sr. Francisco Alves Tavares, residente em Villa Franca, para o transporte de 1.900 toneladas annuaes de varias mercadorias;

com os srs. Domingos José de Moraes & Irmão, para o transporte de 5.000 toneladas de cereaes, legumes seccos, farinhas, etc.;

com a Companhia dos Tabacos de Portugal, para o transporte annual de 800 toneladas de tabaco, papel e outros generos, de Lisboa para Porto e vice-versa;

com os srs. Manuel Rodrigues Vaquinhas, para o transporte minimo annual de 5.500 toneladas de carvão vegetal e palha prensada;

com os srs. Barreto, Filho & Genro, para o transporte annual de 1.500 toneladas de varias mercadorias.

Congresso internacional de caminhos de ferro

QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

Questão terceira

Bifurcações

Condições mais favoraveis para a construção das bifurcações sobre via percorrida por comboios rapidos, afim de evitar absolutamente o afrouxamento de velocidade.

Melhores disposições a adoptar para as mudanças de via e travessias.

Meios mais efficazes para manter a velocidade dos comboios, supprimindo a escala nas curvas das bifurcações.

RELATOR

SR. A. ZANOTTA, engenheiro de via e obras do caminho de ferro do Mediterraneo (Italia).

E' um caso particular da questão precedente, ou o lado concreto e technico de sua parte mais importante.

As regras mais elementares foram postas em relevo no primeiro congresso internacional: evitar as bifurcações em trincheira e em curva ou pendente consideraveis; substituir tanto quanto possivel as passagens de nivel por passagens superiores ou inferiores; traçar as vias convergentes parallelamente uma á outra n'uma certa extensão, etc.

Como infracção flagrante não poderá, por certo, ser citado exemplo mais caracteristico do que o da nossa encruzilhada e quasi desfiladeiro de Campolide.

No caso de que as duas linhas convergentes sejam percorridas por comboios rapidos animados de velocidades proximamente eguaes e tenham a mesma importancia, o relator recommenda a disposição symmetrica das vias, e, quando isso não seja possivel, o traçado da via desviada com o maximo raio de curvatura mediante cruzamentos bastante agudos e entrevia sufficientemente larga.

Em Portugal, estas difficuldades não se teem apresentado, em primeiro logar, porque raras vezes teem os nossos caminhos de ferro bifurcado em plena via, e em segundo, porque n'estes casos excepcionaes as velocidades dos comboios são relativamente diminutas.

Nos caminhos de ferro do Estado as bifurcações são todas nas estações: no Minho, Ermezinde, Nine; no Sul e Sueste, Pinhal-Novo, Casa-Branca, Beja. No Douro não ha bifurcações.

No Minho a propria bifurcação do caminho de ferro de Guimarães, em via de menor bitola, foi por outras razões trazida, *em algalia*, por dentro dos carris da via principal, de Lousado, ponto de separação dos dois caminhos de ferro na margem direita do Ave, até a estação da Trofa na margem esquerda.

Na rede da Companhia Real todas as primeiras bifurcações seguiram a regra geral: Entroncamento, Torre-Vargens, Pampilhosa; e na primeira phase da construção da linha de oeste as linhas dos ramaes foram conduzidas em grandes extensões parallelamente e a par da linha principal até as estações mais proximas, como em Cacem o ramal de Cintra e em Amieira o de Alfarellos.

Sómente mais tarde, depois dos projectos das linhas urbana e de cintura de Lisboa, vieram os exemplos em plena via nas bifurcações de Bemfica, de Sete-Rios e de Chellas, e na osculação de Campolide.

Estes exemplos reproduziram-se na concordancia da linha do oeste com o ramal de Alfarellos, onde foi es-

tabelecida d'um lado a bifurcação de Lares e do outro a de Verride.

A velocidade dos nossos comboios, porém, é muito moderada n'aquelles pontos; nas respostas ao questionário do congresso computamol-as na media de 31^{kil.} para Bemfica, de 38^{kil.} para Chellas, e de 36^{kil.} para Lares e Verride, não attribuindo augmento superior a 5^{kil.} para a velocidade maxima.

Vê-se, pois, que estamos muito longe das velocidades que preoccupam os congressistas, e é certo que nas outras bifurcações acima referidas, bem como nas estabelecidas mais recentemente em condições semelhantes, em Braço-Prata para inserção da linha de cintura na de leste, em Abrantes e na Guarda para concordancia da linha da Beira-Baixa com as de leste e Beira-Alta, todos os nossos comboios teem paragem.

Em todo o caso os preceitos que seguimos na constituição da via n'esses pontos mais ou menos melindrosos são, em parte, reflexo de aquelles que o congresso condensou e affirmou, algumas vezes em formulas demasiadamente geraes e indeterminadas, para as bifurcações transpostas sem paragem, nem mesmo affrouxamento de velocidade, pelos comboios mais rapidos.

Assim, continuando a nossa resenha, registaremos, com o relator da QUESTÃO III, no tocante ás agulhas de bifurcação, que estas são, por via de regra, ferrolhadas e que tendem para se tornar tão extensas quanto possivel e são compostas frequentes vezes por carris da via corrente.

Quanto ás crocimas, a tendencia é para lhes diminuir o mais possivel a abertura, reduzindo-a até $\frac{1}{12,5}$ e mesmo $\frac{1}{15}$ nos cruzamentos de mudança de via, e até $\frac{1}{8}$, quando não a $\frac{1}{10}$ nos cruzamentos de travessia.

As crocimas formadas com carris da via ordinaria parecem, sob o ponto de vista da suavidade de andamento, preferiveis ás crocimas inteiriças.

As administrações inglezas não parece provada a necessidade do alteamento geralmente applicado no continente ao contra-carril da travessia.

A disposição symmetrica empregada na concordancia das vias offerece condições mais favoraveis para o traçado das bifurcações, permittindo fazel-o por meio de curvas de raios quasi duplos d'aquelles a que se presta a disposição com um dos ramos em alinhamento recto.

Para prover de remedio á falta, parcial ou total, de escala no carril exterior, as administrações teem recorrido, especialmente no caso da via Vignole, ao reforço da fixação dos carris, e ao emprego de escoras contra a face exterior da fila de maior raio, e algumas vezes á applicação do contra-carril interior em toda a extensão da curva.

Nos nossos caminhos de ferro alguns d'estes preceitos não são seguidos.

Assim, as crocimas inteiriças e reversiveis são de uso geral e as espadilhas de perfil especial, segundo o typo de Bochum, são cada vez mais empregadas.

Em lugar da bifurcação symmetrica por meio de curvas em sentido inverso temos a bifurcação dissymmetrica por meio de alinhamento recto geralmente no ramo principal, e alinhamento curvo, que nas bifurcações da rede da companhia real foi traçado com o raio de 400 metros.

Quanto ao ferrolhamento das agulhas e á conjugação da sua manobra com a dos signaes, são disposições que tendem a desenvolver se e aperfeçoar-se cada vez mais nas bifurcações dos nossos caminhos de ferro.

Em Pampilhosa e em Figueira, logo no principio da exploração respectivamente das linhas da Beira-Alta e de Oeste, as agulhas de bifurcação foram conjugadas

com os discos avançados e munidas na sua manobra com uma certa disposição de encravamento.

Depois em Bemfica, em Chellas, em Lares e em Verride foram adoptadas disposições semelhantes e baseadas no principio do systema Vignier.

Presentemente, empenha-se a companhia real em applicar o systema Saxby & Farmer ás bifurcações das linhas urbanas e de cintura de Lisboa, em Campolide, em Sete-Rios, em Bemfica, em Chellas, em Xabregas e em Braço-Prata, e dentro em pouco tel-o-ha conseguido, possuindo já os respectivosapparelhos e restando-lhe apenas construir as camaras das alavancas.

O congresso, reconhecendo que muitas administrações admittem a passagem com velocidade nas bifurcações, mórmente quando os comboios teem ahi a percorrer alinhamentos rectos ou curvas de grande raio, indicou, em conclusão, as seguintes condições como as mais proprias para o estabelecimento das bifurcações atravessadas com toda a velocidade em qualquer direcção, alem das que foram aconselhadas nas conclusões relativas á QUESTÃO VII, letra B, da primeira sessão:

Via bastante resistente aos esforços horizontaes e verticaes; traçado isento de curvas de pequeno raio, o que é possivel obter por meio da disposição symmetrica para os dois ramos da bifurcação ou por meio de cruzamentos muito agudos; emprego de apoios de avancada esquadria, convenientemente distanciados, e de balastro da melhor qualidade e assente sobre plataforma bem solida e bem saneada.

(Continúa).

A. Luciano.

O comboio sud-express

O nosso estimado collega *Novidades* queixava-se amargamente, ha dias, da falta de commodidades n'este comboio, attribuindo a culpa ao pessoal do escriptorio de Lisboa.

Não é d'este a causa: a origem vem da direcção da companhia ou do desprezo a que ella votou a parte d'este trem que circula entre Medina e Lisboa.

Ha tres numeros queixamo-nos aqui do mau serviço que o chamado *sud-express* estava fazendo aos passageiros de e para o nosso paiz.

A companhia, que se orgulha de dispôr, diz ella, de todo o jornalismo da Europa (menos de nós, ha de desculpar) fez dizer em algumas folhas de Lisboa que, ao que parece, tambem se prestam a servil-a com o engodo de, por ella, saberem que o sr. A... partiu para Paris e o sr. B... veio de Bordeus, que as queixas do publico haviam sido attendidas, o material melhorado e mais cuidado o serviço de cozinha que estava sendo pessimo.

Démos aqui tambem a noticia, fazendo as devidas reservas. O *veremos* de então transformou-se hoje na convicção de que a companhia de *Wagons-lits* pouco ou nada fez, e o serviço de Lisboa continúa a ser sacrificado ao serviço de Madrid, que, crêmos, dá melhores resultados.

A carruagem que circula entre Medina e Lisboa é de poucos logares nos compartimentos, tendo uma boa porção d'elles no corredor, o que não só é incommodo para quem tem que occupar estes logares, como chega a ser pouco decente para os que vão nos outros.

Imagine-se que uma senhora que, durante a noite, tem que sahir do seu compartimento para ir ao *toilette*, tem que passar por um corredor onde dormem oito homens que, dispondo dos seus logares como lhes apraz,

é muito possível não estejam com a compostura devida para serem vistos por olhos estranhos.

E' isto digno d'um comboio caro e que se diz de luxo?

Depois como se comprehende um comboio rapido que se detem ordinariamente duas horas n'uma estação?

Chamar-lhe *sud-express* é uma zombaria. O verdadeiro nome será *sud-ronceiro*, ou *sud-mixto mercado-rias*, se quizerem empregar termo tecnico.

Se a companhia dos *Wagons-lits* não tem meio de organizar os seus trens por outra fórma, dando ao serviço de Lisboa as commodidades, conforto e rapidez de transporte, que a sua elevada tabella faz pagar aos passageiros, as companhias devem prescindir dos seus serviços e fazer um comboio seu, com o que certamente lucrariam mais do que servindo-se de material alheio.

Tres ou quatro carruagens, que tantas bastam para o serviço entre Lisboa e Medina, não custam tanto dinheiro que as sobretaxas que os passageiros pagam não dêem para o juro e amortização rapida; o *restaurant* tomal-o-hia qualquer dos nossos hoteis — o Bragança por exemplo —; o publico seria melhor servido e teriamos assim dado o mais energico correctivo aos desmandos de uma companhia que, pelo que se vê, não olha ás commodidades do publico.

O comboio poderia partir de Lisboa á 1 da noite (o que encurtava o trajecto em 1 hora e um quarto) e ir com marcha menos rapida até Medina, onde chegaria proximo das 8 da noite seguinte para ligar com o *sud-express* de Madrid.

Para baixo sahiria logo depois do comboio de França, chegando a Lisboa, com a mesma marcha que hoje tem, ás 11 da manhã, isto é, ganharia 1 hora e 25 minutos.

Como é sabido, os comboios *sud-express* andam, actualmente quasi sempre cheios, mas calculemos a média de 12 pessoas, a 50000 réis de sobretaxa seriam 600000 réis por comboio, e sendo estes 210 por anno haveria uma receita de 12.600000 annuaes que, na proporção do percurso de cada companhia, se dividiria por:

	Kilometros	Réis
Companhia Real.....	230	4.683.7600
Beira Alta.....	202	3.958.7200
Linhas hespanholas.....	202	3.958.7200
	643	12.600.0000

Isto além de outras receitas que se podiam auferir d'este comboio ainda com vantagem para o publico.

A tracção electrica do Porto

Realizaram-se já as experiencias officiaes dos carros americanos movidos por electricidade, com que a companhia dos carris de ferro dotou a cidade do Porto.

A' experiencia assistiu grande numero de convidados, membros da direcção da companhia, jornalistas, engenheiros etc., que tambem visitaram a estação da Arribada, onde estão feitas as installações fixas.

Essa estação é uma enorme sala de 25^m de comprimento por 15^m de largura e n'ella estão fixadas quatro machinas a vapor e respectivos dynamos geradores de electricidade. Por enquanto está montada apenas uma, fornecida pela fabrica de Joseph Forrest. A companhia carris tenciona adquirir mais tres eguaes logo que a tracção electrica seja applicada a toda a rede urbana.

São enormes as dimensões da machina existente, pesando o volante 5 toneladas, tendo um diametro de 5^m.60. Dando 80 voltas por minuto, obriga o volante dos dynamos a dar 650 em igual tempo. O gerador de vapor pôde occasionar a força de 150 cavallos. As quatro machinas darão, portanto, a força de 600.

Existe tambem na estação um appparelho de registros e observações, fornecido pela casa Thompson Houston, complexo á primeira vista, mas facil de manobrar.

Sob o pavimento do salão encontra-se o poço que deve fornecer a agua para o condensador, bem como diversos conductos de agua e cabos de transmissão da electricidade.

O primeiro passeio que se effectuou foi até o jardim da Cordoaria, provando os carros magnifico andamento, e depois entre Massarelllos e a Cordoaria, attingindo n'este percurso a velocidade de 15 kilometros por hora.

NOTAS DE VIAGEM

VI

Travessias maritimas

Tenho-lhes falado só de caminhos de ferro, tratarei agora das travessias maritimas, que não podem deixar de ser muito importantes n'um paiz composto por tres ilhas e estas ainda sulcadas de grandes rios, canaes e lagos.

Oito vezes andei sobre agua, sendo duas ao atravessar de França para Inglaterra e volta, uma da Escocia, á Irlanda, outra da Irlanda á Inglaterra, duas nos canaes de Manchester e no Caledoniano e dois pequenos passeios no Mersey e no Tamisa.

Entre o continente e a Inglaterra o caminho já era meu conhecido, e os leitores que tenham visto as minhas antigas descripções recordarão que já tratei d'esta viagem.

D'esta vez não achei novidade, tendo feito a travessia para lá de dia, e para cá de noite.

O comboio da companhia do Norte de França vae parar no caes, prolongando-se com o vapor que nos espera atracado de lado.

Descemos mesmo sobre a borda do caes e a dez passos entramos no vapor — é pratico e facil.

Em seguida uma legião de moços de terra e do mar faz a descarga dos volumes para o porão com uma rapidez pasmosa e direi que com o mais pasmoso desprezo pelos volumes.

Uma calha de madeira, da borda ao fundo do vapor; por ella são deixados deslizar os volumes, grandes malas, frageis chapeleiras ou pacotes — tudo em eguaes circumstancias. — Imagine-se a velocidade que os volumes tomam e o choque que soffrem ao chegar lá em baixo; pois ainda ahi os esperam novos boléos até serem arrumados uns sobre os outros, n'uma pressão tal que os que ficam por baixo soffrem forçosamente grandes avarias.

Quebram-se correias, despegam-se cintas de metal das mais fortes malas, derrancam-se tampas, torcem-se fechaduras; que importa isso, comtanto que o embarque se faça rapido.

Os volumes de mão esses tra-los o passageiro consigo e são verificados pela alfandega durante a viagem. Esta dura, de Calais a Dover, pouco mais de uma hora.

A distancia é de 30 kilometros, mas quando o tempo está bom, a meio canal chegamos a avistar as duas costas ao mesmo tempo; deixamos pela popa o cabo

Blanc-nez, da costa franceza e já se nos desenhavam pela proa as brancas muralhas do forte de Dover.

Os vapores que fazem o serviço de dia são sempre barcos de primeira ordem, com um bello salão no tombadilho onde a maior parte dos passageiros toma logar, de oculo em punho, discutindo os horizontes que se avistam ou se desfazem, segurando o chapéu e os fatos que o vento forte, que regularmente ha no canal, faz voar com impetuosidade.

Poucos, raros, sentem enjôo, tão agradável é a viagem e tão rapida.

De noite tudo se transforma: os vapores são muito mais pequenos, menos commodos; o tombadilho ás escuras não nos aconselha que fiquemos ali. Ha que descer á coberta, mas n'esta a commodidade não abunda.

Uma especie de sofás, por detraz dos quaes ha como que umas prateleiras estofadas, eis o logar em que podemos recostar-nos, porque sentados não temos commodidade. Não se pôde lêr, porque a luz é fraca, não se pôde dormir, porque á entrada d'este salão tiveram a pessima ideia de armar um cubiculo em que um homem vende gazosas e outras bebidas, e como muitos passageiros entendem que, tomando-as, evitam o enjôo, o tiroteio de rolhas que saltam é continuo, e aqui lhes está escrevendo quem, no raro momento em que principiava a conciliar o somno, recebeu n'um olho uma rolha que recochetava da cobertura, e lhe fez vêr as estrellas.

Além d'isso, os primeiros viajantes que entram no vapor marcam quantos logares encontram. Uma mala n'este, uma manta no de cima, para que não venha para ali quem incomode o de baixo.

Assim se duplicam ou triplicam os logares marcados, de forma que é difficil, aos retardatarios, obter logar.

Outro incommodo, e esse dá-se quer de dia quer de noite, mas mais notavel se torna n'este ultimo caso, é a entrega do bilhete e o pagamento dos direitos do porto.

Não se percebe como entre dois paizes, n'aquelle caso, com uma permuta continua de viajantes, se mantenha aquelle serviço pela fórma porque elle é feito!

A' sahida do vapor, já se vê que ali, como em toda a parte, os passageiros agglomeram-se junto á pequena ponte volante que se estende do caes ao vapor.

Quem não está pratico d'aquelle viagem não espera que seja justamente á sahida do vapor para essa ponte que tenha de entregar o bilhete e pagar os direitos do porto.

Pois é n'esse sitio que dois homens, um a cada lado, exigem bilhete e dinheiro!

As mãos dos passageiros seguram maletas e chapeleiras; pôr estes volumes no chão para tirar da bolsa o dinheiro e da carteira o bilhete é impossivel, porque os passageiros que seguem não dão espaço para isso. Pois quem não vier prevenido com bilhete e 1,75 francos para lá ou 1 shilling e meio para cá, que se afaste para o lado e deixe passar os demais.

Isto dá um resultado bem lisongeiro para os cobradores, porque, para não demorar, a maior parte dos desprevenidos entrega dois francos ou dois shillings e não espera pelo troco.

Ora cá em cima, no caes, tanto em Dover como em Calais, ha espaço mais que de sobra para se poder fazer este serviço com todo o socego, em terra firme.

Mas o facto é que se faz ali talvez pela razão que deixamos apontada.

Não sei se nos outros barcos que fazem o trajecto de França a Inglaterra ha tambem este systema. E' facto que não me succedeu isso nas restantes viagens no canal da Irlanda, viagens que quizera descrever, mas tenho que fazel-o em outro numero.

Porto de Lisboa

Com verdadeiro jubilo regista a *Gazeta* que começou já a fazer se a atracação de vapores de grande lotação, ao novo caes, junto da estação de caminhos de ferro em Santa Apollonia.

Este serviço, considerado ainda como experiencia, mostra comtudo já os enormes beneficios que resultarão da atracação directa ao caes marginal, logo que as obras do porto permittam que isso se faça em mais outros pontos.

Para o caminho de ferro e em geral com destino ao estrangeiro teem já atracado alguns vapores, carregados com varias mercadorias e em especial com material de construcção destinado á linha de Plasencia a Astorga.

Os wagons do caminho de ferro encostam quasi aos navios, fazendo-se a descarga com extrema facilidade e economia.

Os magnificos vapores da Empresa Nacional de Navegação para a Africa Portuguesa atracam já, tanto á partida como á chegada, correndo o serviço do embarque e desembarque, com a maior rapidez possivel.

O tunnel do Simplon

Já noticiámos que voltava de novo a discutir-se se a perfuração do monte Simplon isto é, a ligação das linhas ferreas de Jura Simplon com as linhas da companhia italiana do mediterraneo, n'uma extensão de 19.730 metros.

O projecto que presentemente se estuda é o elaborado pelo engenheiro Dumon, modificado mais tarde pela casa Brandt, Bandan & C.^a e por elle parece que estão vencidas as grandes difficuldades da construcção e especialmente aquella que só por si annullaria completamente o projecto.

Referimo-nos á importante questão da ventilação.

Segundo os calculos dos engenheiros a temperatura attingirá, na maior profundidade do tunnel, 39 a 49 graus centigrados, temperatura a que não se poderia expôr os operarios. Devido ás vastas galerias de ventilação e aos poderosos ventiladores, esperam os auctores do projecto injectar no tunnel 50.000 litros d'ar por segundo.

Esta corrente d'ar circulará por fórma perfeitamente regular, e permittirá obter-se uma temperatura média de 25 graus, já muito supportavel tanto aos operarios como mais tardê aos passageiros.

No projecto conta-se concluir toda a obra no praso de cinco annos e meio, empregando-se na execução dos trabalhos, como principal motor, as aguas do Rhodano, do Massa, do Cairasca e do Diveria. Lembram tambem os engenheiros de que as companhias interessadas pôdem bem utilizar aquellas importantes forças hydraulicas, fazendo a exploração da linha por meio de locomotivas electricas.

O caminho de ferro de Lourenço Marques

E' verdadeiramente extraordinario o que se está passando em Lourenço Marques com respeito a material de caminho de ferro.

O nosso material, pouco, mau e cansado, não chega para fazer o transporte regular das mercadorias que affluem ao porto com destino ao Transvaal, e como a companhia neerlandeza deixou de nos alugar os seus

wagons e as suas machinas, está o serviço de comboios em risco de paralizar, com enorme prejuizo do commercio e do paiz. Em consequencia, já um consignatario de um navio que devia descarregar em Lourenço Marques, deu ordem para que elle seguisse para qualquer porto das colonias inglezas, onde encontrará linhas ferreas capazes de supportar um trafego regular.

Ora isto acontece exactamente pouco depois da inauguração da linha e na occasião em que todos os paizes olham com interesse para Lourenço Marques, esperando as nossas manifestações de actividade!

As colonias inglezas devem estar contentissimas com este facto, que parece querer provar á evidencia a verdade das affirmações de alguns jornaes inglezes: *a certeza da não prosperidade do caminho de ferro de Lourenço Marques está no desleixo e abandono dos portuguezes. Confiemos n'isso.*

O governador de Lourenço Marques, sr. Nuno Queiriol, procurando remediar este verdadeiro desastre, telegraphou á colonia do Cabo, pedindo que lhe cedesse, mediante aluguer, algum material circulante.

A resposta não tardou e foi a que devia ser.

Não havia, disseram os do Cabo, e se ha, dizemos nós, é claro que não se empresta a uma linha rival que, se por acaso fosse bem administrada, arruinaria as suas competidoras das colonias inglezas.

Que o governo dê, sobre este facto, urgentes providencias.

A linha de Cascaes

Correu a inauguração da secção entre o Caes do Sodré e Alcantara-Mar sem o menor incidente, não obstante a grande affluencia de passageiros e a novidade do serviço.

Pena é que, passados poucos dias e devido ao ultimo temporal, abatesse a ponte que estava situada ao kilometro 5,825 d'aquella linha, proximo á Cruz Quebrada, o que determinou a interrupção parcial do serviço de comboios, com grave prejuizo para o publico e para a companhia.

A ponte a que nos referimos fôra construida em 1855 pelo primeiro concessionario da linha de Lisboa a Cintra, o conde de Clarenge-Lucotte.

Os dois arcos tinham 12^m,05 de corda e 3^m,14 de flexa e estavam assentes sobre estacaria. O pilar do centro possuia uma espessura de 4^m,18. A altura era de 7^m,70.

Em 1871, por effeito das aguas terem escavado o leito do rio, ficou um metro de estacas a descoberto; fez-se então construir um muro transversal a jusante da ponte e á distancia de 1^m,60, com 1^m de espessura e 1^m,50 de altura.

O vão dos arcos era de 53 metros.

Conforme avisos que publicamos na secção competente, foram supprimidos alguns comboios e modificado o serviço d'outros.

A Companhia Real emprega todos os esforços para que se restabeleça o mais rapidamente possivel a circulação regular dos comboios por meio de uma ponte provisoria, para acabar com o transbordo a que hoje são obrigados os passageiros.

A ponte provisoria que vae ser activamente construida pela companhia, sob a direcção do sub-chefe do serviço da via, sr. Lobo d'Avila, será formada por duas vigas metalicas, de rotula, que a companhia tinha em deposito, assentes em dois encontros de estacaria e um pilar tambem de estacaria revestido de enrocamentos. Os dois tramos teem 21 metros cada um.

A construcção é para uma só via e um pouco a montante do local da antiga ponte a fim de deixar livre o espaço para os trabalhos da construcção definitiva.

Trabalha-se dia e noite na construcção da ponte provisoria e por esse motivo se reduziram os comboios nocturnos ao extremamente indispensavel.

Conta-se, porém, que no principio do proximo mez já a circulação possa ser restabelecida.

O novo metropolitano de Londres

A famosa capital ingleza vae possuir um novo metropolitano que atravessará a cidade do este a oeste, passando pelos bairros mais populosos. A nova linha sahirá de Shepherd's Bush e terá 10 kilometros e 14 estações espalhadas mesmo no coração da cidade.

A linha será formada por dois tunneis separados e illuminados por luz electrica.

Serão tambem movidos pela electricidade os comboios, e como a via terá a largura de 3^m,50, será possivel o emprego de vehiculos mais largos e mais altos do que os ordinarios.

Cada trem será formado por 7 carruagens de corredor central com a lotação de 336 logares e em todo o trajecto não se gastarão mais do que 20 minutos, enquanto que os omnibus actuaes gastam 1 hora e um quarto.

As estações serão accessiveis por meio de escadas e de elevadores e em todas as installações serão adoptados os melhores inventos para que a exploração da linha se faça nas desejadas condições de conforto e commodidade.

O capital preciso para esta nova obra é de 2.850.000 libras, devendo a linha ser inaugurada em 31 de dezembro de 1898.

Affirma-se que esta empresa será coroada do melhor exito, pois se espera grande movimento de passageiros.

A proposito diremos que em Nova York, que tem uma população bastante inferior á de Londres, o movimento de passageiros nos caminhos de ferro urbanos sobre viaductos, attingiu durante o anno economico que terminou em 30 de junho de 1894, o fabuloso numero de 202.751.532.

Isto em quatro linhas que correm parallelamente sobre grande parte do percurso. Só uma d'ellas transportou 75 milhões de passageiros, o que dá uma média de 5,3 milhões por kilometro.

Para a nova linha de Londres ha quem calcule o movimento de 4 a 5 milhões de passageiros por kilometro.

O nosso horario de carteira

Temos faltado este verão com o brinde que costumavamos dar aos nossos assignantes, de um horario da partida e chegada dos comboios, proprio para carteira.

Alguns já o teem reclamado com instancia, o que nos prova quanto essa pequena lembrança era apreciada pelo publico.

Mas para que dal'o se as frequentes modificações do horario tornariam o nosso brinde inutil em breves dias?

Tencionavamos dal'o com este numero, mas a interrupção da linha de Cascaes veio de novo tornar o horario d'aquella linha, provisorio.

Veremos se para o proximo numero, restabelecida a circulação em Cruz Quebrada, temos horario definitivo que possamos publicar.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia de caminhos de ferro de Puerto Santa Maria a San Lucar de Barrameda

Sociedade anonyma — responsabilidade limitada

Mesa da assembléa geral

São convidados os srs. accionistas a reunirem em assembléa geral extraordinaria no dia 19 do corrente, pelas 3 horas da tarde, na rua do Crucifixo n.º 67, para deliberarem sobre um convenio que deverá ser apresentado pelo conselho de administração, em harmonia com os artigos 52.º, 68.º e 69.º dos estatutos.

Lisboa, 4 de setembro de 1895. — O secretario da mesa, J. J. de Brito Rebello.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de setembro.

Continúa a apathia em todos os negocios, como succede geralmente n'esta epoca do anno, em que quasi toda a gente se desloca da capital. No entretanto realisaram-se algumas operações, embora limitadas, mantendo-se firmes os valores do Estado e tendo declinado um pouco as acções do Banco de Portugal. As inscripções de assentamento mantiveram-se entre 35,86 e 35,90, as de coupon entre 35,80 e 35,87. Não houve movimento na divida externa. As obrigações do emprestimo de 1888 (4 p. c.) conservaram-se estacionarias a 16,950 réis, as de 1890 (4 p. c.) regularam a 43,000 réis.

Em acções de bancos mantem-se as seguintes cotações: Banco de Portugal 125,000 réis, Lisboa & Açores e Commercial de Lisboa sem operações, Nacional Ultramarino a 57,000 réis. As obrigações prediaes de 6 p. c. (ass.) não tiveram vendedores, nas de 5 p. c. realizaram-se algumas vendas a 91,000 réis. As obrigações Loanda-Ambaca ficam a 77,200 com tendencia para a alta.

O mercado de cambios tem-se conservado regular, com limitadas operações, porém. As cotações têm sido: sobre Londres (90 d.) 42 ⁷/₁₆, sobre Paris (90 d.) 672; — cheque sobre Londriss 42 ¹/₄, sobre Paris 674,5. O cambio do Brazil tem melhorado lentamente tendo attingido 11 ³/₁₆. O agio da libra tem sido de 1,190 réis.

J. F.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 septembre 1895.

Le marché depuis un mois continue sa tendance à la hausse; la dernière liquidation de fin août s'est faite dans des conditions faciles et le taux des reports n'a rien eu d'exagéré.

Pendant les vacances, la tranquillité régnait de tous cotés; il faut espérer qu'à la rentrée des chambres le calme persistera, car on annonce, que le gouvernement a l'intention de les convoquer pour le 23 octobre. La commission du budget se réunirait le 23 septembre. Dans quelques jours la vie politique va donc renaître. Ayons donc confiance dans nos représentants relativement a cette fameuse question de l'impôt sur le revenu qui a déjà troublé les bonnes dispositions de la spéculation et envisageons sans crainte l'avenir pour la campagne d'automne.

Nos Rentes sont bien tenues à 102,30 francs et le 3 ¹/₂ finit à 107,15 francs.

L'Extérieure espagnole passe de 68 ³/₄ à 69 fr. et gagne quatre points d'un mois à l'autre; un important découvert s'était formé sur ce fonds; les vendeurs pourchassés ont provoqué d'eux mêmes la hausse. Dans quelques jours un coupon de 1 franc sera à détacher, et les nouvelles de Cuba aidant contribuent à l'amélioration des cours.

L'Italien clôture à 90,30 fr. on croyait que l'affaire du traité italo-tunisien créerait une agitation, mais il n'en a rien été.

Les transactions sur les Fonds portugais deviennent de plus en plus actives. Le 3 ⁰/₀ est très ferme à 27 ¹/₂ sur l'augmentation des recettes du trésor.

L'obligation 4 ¹/₂ est à 212 fr., la 4 ⁰/₀ à 182 fr.

L'Obligation Tabacs finit à 488 fr.

Voici le tableau des ventes effectuées par la Compagnie des Tabacs du Portugal depuis le commencement du 5^e exercice (1^{er} avril 1895):

	Kilog.	Réis
Ventes d'août (y compris la recette provenant des droits d'importation directe).....	171.168	668.489,928
Ventes des mois antérieurs.....	657.973	2.604.646,008
Total.....	829.141	3.273.135,936

Les Valeurs Argentines, accentuent leur reprise, le change, ayant diminué. Les emprunts provinciaux ne s'écartent pas de leurs cours précédents. La Cordoba cote 110 fr.; la Corrientes 170 fr. — Mendoza vaut 200 fr. et Calamarca 197,50 fr.

Les fonds Austro-Hongrois ne manquent pas d'animation, mais les prix ne varient guère.

Le Brésilien 4 ⁰/₀ est ferme à 78,50 fr. Les nouvelles politiques et financières sont meilleures.

Établissements de crédit: — La Banque de France se maintient à 3,530 fr.

La Banque de Paris et des Pays-Bas s'avance à 920 fr. Cette institution a fait de gros profits dans ses participations aurifères, et la reprise des valeurs argentines lui est aussi de plus en plus favorable.

Excellente tenue du Comptoir National d'Escompte à 652,50 fr. Le conseil cherche à développer de plus en plus les moyens d'action de la Société qui vient de procéder dans le courant du mois dernier à l'ouverture en France de trois nouvelles succursales: la succursale de Dax et Mont-de-Marsan; la succursale de Nîmes, enfin celle de Saint-Etienne.

Les actions du Crédit Foncier se traitent à 865 fr. Les obligations foncières et communales à lots sont toujours en bonnes tendances.

La Société Générale n'a pas changé à 557,50 fr.

Nous laissons le Crédit Lyonnais à 845 fr.

La Banque des Pays-Autrichiens est bien tenue, il en est de même du Foncier d'Autriche.

La Banque de l'Algérie cote 740 fr. Les bénéfices du mois d'août se sont élevés à 402.000 fr. au lieu de 336.000 fr. l'année dernière. Les bénéfices nets du semestre en cours atteignent 1.394.000 fr., présentant une augmentation de 74.000 fr. par rapport à la période correspondante de 1894.

La Banque Ottomane vaut 770 fr. — on annonce qu'elle sera chargée de l'opération de la conversion des Douanes.

La Banque Nationale du Mexique se négocie à 572,50 fr. en attendant mieux.

Le Crédit Mobilier Espagnol favorisé de la tenue de presque toutes les valeurs espagnoles s'avance à 65 fr.

Chemins de fer. — Les transactions ont perdu toute activité sur les actions et les obligations de nos grandes compagnies de chemins de fer. Les cours sont à peu près invariables.

Les Autrichiens s'avancent à 860 fr. Cette compagnie vient de remanier ses tarifs de transport de voyageurs.

Les actions des Chemins espagnols suivant le mouvement de hausse de l'extérieure sont toutes en progrès assez marqué.

L'obligations des Chemins portugais est ferme à 135 fr.

Les Andalous se tiennent à 160 francs et les Lombards à 247,50 francs.

Nous retrouvons le Suez en hausse légère à 3.300 fr.

Les recettes du transit se maintiennent à un bon niveau et l'on prévoit que les augmentations vont continuer.

Le Gaz parisien gagne du terrain à 1.135 fr. Les recettes du mois de juillet sont très satisfaisantes. La plus value des sept premiers mois de l'année courante s'élève à la somme de un million 55.447 fr.

Le Gaz de Marseille cote 1.230 fr. Celui de Bordeaux 1.800 fr., et Mulhouse 1.895 fr.

L'action de la Société d'Incandescence par le gaz (Auer) s'élève à 1.630 fr.

Sur le marché spécial des Assurances, calme général.

Par contre aux Mines d'Or, la spéculation bat son plein et le marché continue à faire preuve d'une activité peu commune.

La Robinson que nous laissons à 235 fr. monte à 290 fr. La Buffelsdorn progresse à 237 fr.

La Transvaal Land s'avance à 116 fr. on escompte les bénéfices à provenir de la mise en exploitation des territoires de son domaine qui contient 2.750 claims.

Le Chartered cote 215 fr., la Mozambique 80 fr. et la Mossamedes 55 fr.

L. C.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel		
Londres 90 d/v...	42 ³ / ₈	42 ⁵ / ₁₆	Desconto no Ban-	
" cheque..	42 ¹ / ₄	42 ³ / ₁₆	co de Portugal.	6 ⁰ / ₀
Paris 90 d/v.....	672	673	No mercado.....	5 ⁰ / ₀
" cheque.....	675	676	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v....	272	274	res	210
" cheque...	276	278	Cambio Brazil...	10 ⁷ / ₈
Francfort 90 d/v..	272 ¹ / ₂	274 ¹ / ₂	Premio libra....	1,150
" cheque.	276 ¹ / ₂	278 ¹ / ₂		
Madrid cheque...	965	975		

A lucta das velocidades

Algumas companhias inglezas, de tempos a tempos, lembram-se de entrar em competencias com respeito a velocidades, como para mostrar o que são capazes de conseguir, muito embora voltem pouco depois ás velocidades ordinarias ou um pouco mais, nada dispostas a conservar como effectivas as marchas acceleradas que attingem, e que, bem examinadas, representam productos de sacrificios mais ou menos difficeis de realizar.

As duas companhias que recentemente se bateram n'este duello singular, foram as que exploram as rêdes do Oeste e do Este, e o campo escolhido as linhas que ligam Londres e Aberdeen.

Já em 1888 se déra identica lucta entre as companhias interessadas no trajecto Londres-Edimburgo, ficando indeciso o resultado e estabelecido que o percurso referido se deveria fazer em 8 1/2 horas, o que representava a maior velocidade do mundo.

Bem depressa, porém, na America, se conseguiu vencer a distancia entre Nova-York e Buffalo—440 milhas—em 8 horas e 40 minutos, o que levou a Inglaterra a pensar novamente no assumpto, fazendo-se, em breve, o percurso entre King's Cross e Dundee, ou seja 452 milhas, em 8 horas e mais tarde as 450 milhas que separam Euston de Perth em 7 horas e 45 minutos apenas.

Eis agora o resultado da ultima lucta:

Trajecto	Companhias	Kilometros	Tempo em min.
Londres-York.....	Great-Northern...	300	182
York-Edimburgo.....	North-Eastern...	328	194
Edimburgo-Aberdeen	North-British....	208,8	139
Londres-Edimburgo.	" "	628	379
Londres-Aberdeen...	" "	836,8	520

Como se vê, estas velocidades não são extraordinarias, e nas experiencias o que mais ha para admirar é o esforço empregado pelas companhias para conservar sempre a mesma velocidade em todo o percurso, vencendo as difficuldades de terreno e outras que determinam frequentes perdas de tempo.

O nosso sollicito correspondente de Liverpool dá, na sua carta que atraz publicamos, interessantes detalhes sobre este assumpto.

LINHAS PORTUGUEZAS

Estação de Guimarães.—Foram dadas ordens para se dar começo á construcção da avenida de Toural á estação do caminho de ferro de Guimarães.

Lourenço Marques a Pretoria.—Continúa a ser grande a affluencia de navios com carga ao porto de Lourenço Marques, calculando-se que o transporte regular de mercadorias attingirá nos primeiros tempos a 500 toneladas por dia, devendo augmentar depois progressivamente.

Se tivermos material, o rendimento d'aquella linha provará em breve que ella é das mais importantes da Africa.

O Valle do Vouga.—Terminaram os estudos da variante de Ribeiradio que realiza um encurtamento de 6 kilometros no trajecto.

Os engenheiros andam agora occupados no estudo da variante de Mozellos, com a qual esperam obter o encurtamento de mais 2 kilometros.

LINHAS HESPAÑOLAS

Bejar a Salamanca.—Noticiámos já que os trabalhos de construcção d'esta linha estavam sendo feitos com actividade. Temos agora que juntar que entre os dois pontos indicados transitam desde hoje as locomotivas.

O Norte de Hespanha.—Devido ás causas que apontámos quando nos referimos ao exercicio de 1894, continúa a diminuir sensivelmente o rendimento da Companhia dos Caminhos de ferro do Norte de Hespanha, em todas as suas linhas. A diminuição em pesetas, até começo de agosto foi a seguinte: Rêde principal, 3.746.087; Asturias, Galliza e Leão, 225.712; Lerida-Tarragona, 42.924; Almansa-Valencia-Tarragona, 392.092. Total da baixa no rendimento, 4.406.815 pesetas.

Linares a Almeria.—Deve já ter chegado á estação de Quesada, na linha ferrea de Linares a Almeria, a primeira locomotiva. As povoações interessadas preparavam-se para festejar com entusiasmo o acontecimento.

Secundarios em Madrid.—A deputação provincial de Madrid resolveu abrir concurso para apresentação de projectos para a construcção de uma rêde de caminhos de ferro secundarios na provincia de Madrid. Para o estudo é concedido o praso de um anno, dando-se ao melhor projecto um premio de 5.000 pesetas.

Morata a Parazuelos.—Deve começar em 1 de outubro a exploração do caminho de ferro mineiro do valle de Morata a praia de Parazuelos.

San Julian de Musques a Castro Urdiales.—Foi auctorizada a construcção de um caminho de ferro desde San Julian de Musques a Castro Urdiales, com ramaes para a linha de Zalla.

Tremvia de Granada.—Vão ser começados os trabalhos de construcção do tremvia urbano de Granada, o qual deve ser entregue á exploração em março de 1896.

Carlet a Villanueva de Castellon.—Dentro de muito pouco tempo deve abrir á circulação publica a secção do caminho de ferro de Carlet a Villanueva de Castellon, entre o primeiro ponto e Alberique.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Foi resolvido substituir as antigas carruagens com imperiaes descobertas em serviço na linha de cintura de Paris, por vehiculos de 6 compartimentos, sem imperiaes e com uma largura, entre as banquetas, sufficiente para a conducção de passageiros que queiram seguir de pé.

Está já feita encomenda de 80 carruagens, e em menos de quatro annos todo o velho material, reconhecido como perigoso para os passageiros, terá deixado de fazer serviço.

BELGICA

O comprimento total dos caminhos de ferro vicinaes da Belgica em junho d'este anno era de 1.236.69 kilometros, subindo as receitas desde 1 de janeiro a 2.521.992,55 francos.

Durante o mesmo periodo do anno de 1894 o rendimento attingiu 2.233.331,96 francos, havendo a menos em exploração 78 kilometros de linha.

ESTADOS-UNIDOS

Os americanos no seu incansavel desejo de inventar e progredir, preparam-se para pôr em pratica um novo processo de locomoção, inventado pelo electricista Tesla. Intentam, nada menos, nada mais, effectuar em tres horas a viagem entre Nova York e Pittsburgo, fazendo todo esse percurso, por meio do referido systema, com uma velocidade de 150 milhas por hora.

Para esse fim pensa uma das companhias, associadas para a realização d'este projecto, construir carruagens semelhantes a barcos aereos e rodas que possam resistir a tamanha velocidade.

O estranho comboio conduzirá unicamente passageiros e correspondencia, e na sua composição não entram locomotivas, pois que cada vehiculo levará motor proprio prompto a funcçãoar em todo o trajecto.

JAPÃO

Em fins de 1894 estavam sendo construidas no Japão 994 milhas de linhas ferreas e sendo exploradas 1.938.

Approximadamente um terço de dinheiro gasto na construcção d'estes caminhos de ferro foi emprestado pelo estrangeiro e principalmente pela Inglaterra.

A Allemanha e a Belgica forneceram tambem uma boa parted e material para pontes.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho d'Administração

Apresentado á Assembléa Geral ordinaria de 29 de julho de 1895

(Continuado do n.º 185)

Resumo do movimento de Caixa durante o anno de 1892

Credito

Discriminação da verba n.º 1 de réis 1.194:800\$568 Despesas da Exploração

Administração, Direcção e Serviços Geraes:	
Administração e Direcção.....	69:436\$162
Exploração.....	13:272\$160
Contabilidade Geral.....	15:897\$075
Fiscalização e Estatística.....	58:027\$260
Saúde.....	3:035\$500
Movimento.....	335:492\$065
Trafego.....	17:966\$066
Via e Obras.....	330:436\$684
Tracção.....	301:008\$083
	<u>1.144:571\$055</u>

Despesas geraes:	
Contencioso.....	2:455\$370
Publicações.....	899\$030
Seguros.....	6:301\$070
Indemnizações.....	3:613\$335
Alugueis.....	21:193\$377
Remuneração á Comissão de obrigatarios francezes.....	2:065\$500
Melhoria de reformas.....	5:896\$860
Diversos.....	1:552\$661
	<u>43:877\$203</u>

Serviços annexos:	
Agencia aduaneira.....	4:188\$140
Fabricação de bilhetes.....	2:164\$170
	<u>6:352\$310</u>
	<u>1.194:800\$568</u>

Discriminação da verba n.º 2 de réis 281:569\$459 Despesas de Construção

Linha de Leste e Norte.....	1:105\$536
2.ª via de Poço do Bispo até Entroncamento.....	28:259\$670
Ramal de Cáceres.....	59\$991
Linha de Lisboa a Cintra e Torres de Torres-Figueira-Alfarellos.....	13:273\$252
" de Cintura.....	1:423\$384
" Urbana.....	32:977\$065
" de Cascaes e Obras do Tejo.....	59:496\$246
" da Beira Baixa.....	21:165\$407
" de Alcanena.....	100:895\$719
" de Alcanena.....	10:388\$799
Avarias causadas pelos temporaes.....	12:505\$330
Estudos de novas linhas.....	19\$040
	<u>281:569\$459</u>

Discriminação da verba n.º 3 de réis 869:669\$726 Abastecimentos de material

Abastecimentos dos armazens:	
Pessoal.....	15:774\$026
Despesas diversas.....	219\$650
Impressão e autographia.....	6:617\$789
Carga e descarga.....	4:450\$172
Despachos.....	52:835\$861
Fornecedores do paiz.....	144:613\$973
Fornecedores do estrangeiro.....	578:902\$545
	<u>863:414\$016</u>

Abastecimento do Deposito de madeiras:	
Pessoal.....	2:938\$600
Despesas diversas.....	492\$290
Fornecimento e carregamento de travessas e postes.....	62:824\$820
	<u>66:255\$710</u>
	<u>869:669\$726</u>

Discriminação da verba n.º 4 de réis 359:232\$318 Impostos e contribuições

Em Portugal:	
Contribuição predial.....	2:141\$926
Imposto de sello.....	54:812\$840
" de rendimento.....	147\$190
" de transito.....	195:631\$188
	<u>252:733\$153</u>
Em França:	
Impostos pagos ao fisco francez para a livre circulação dos nossos titulos.....	56:212\$920
Contribuição industrial do pessoal	35:050\$048
Contribuição industrial da Companhia (1.º semestre 1891).....	15:236\$197
	<u>106:499\$165</u>
	<u>359:232\$318</u>

Discriminação da verba n.º 5 de réis 318:491\$653 Amortização e juros de supprimentos

Sociedade Agricola.....	1:407\$870
Banco de Portugal.....	71:444\$110
Bank für Handel & Industrie.....	23:534\$925
Visconde de Barreiros.....	4:500\$000
Ricardo Pinto da Costa.....	9:500\$000
Monte Pio Geral.....	23:273\$785
Banque Liégeois.....	38:673\$105
Crédit Mobilier.....	88:721\$635
Société Marseillaise.....	46:000\$000
Ministerio da Fazenda.....	11:436\$223
	<u>318:491\$653</u>

Discriminação da verba n.º 6 de réis 112:290\$301 Serviços combinados

Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e Portugal	73:467\$220
Jules Jalusot & Cie.....	6:686\$290
Caminho de ferro da Beira Alta...	10:328\$622
R. Leyland.....	1:379\$934
Caminho de ferro do Sul.....	8:047\$895
Caminho de ferro do Minho e Douro.....	9:467\$241
Companhia Hamburgueza.....	1:029\$714
" Neerlandeza.....	64\$458
" de Alicante.....	1:148\$345
John Hall Junior & C.ª.....	670\$582
	<u>112:290\$301</u>

Discriminação da verba n.º 7 de réis 138:200\$614 Caixas de soccorros e reformas

Caixa de Soccorros:	
Bilhetes de gare.....	4:834\$400
Juros em conta corrente.....	873\$777
Entrega dos descontos feitos ao pessoal.....	110:146\$010
Pagamentos ao pessoal em seu serviço.....	512\$084
Coupon de abril e outubro de 1892 de 2.565 obrigações de 4 1/2 % do Governo Portuguez.....	7:271\$776
	<u>123:638\$048</u>
Caixa de Reformas:	
Entrega dos descontos feitos ao pessoal.....	13:852\$444
Juros em conta corrente.....	710\$123
	<u>14:562\$567</u>
	<u>138:200\$614</u>

Discriminação da verba n.º 8 de réis 266:744\$126 Diversos em conta corrente

Serviço commum da estação de Pampilhosa.....	311\$620
Ordenados não pagos em tempo competente por se não terem apresentado os interessados...	1:661\$000
Subscrição nacional.....	3:456\$870
Devolução de descontos indevidos	186\$671
Encargos da companhia do Mondego.....	238\$000
Devolução de depositos de garantia.....	24:524\$702
Transporte.....	20:068\$861
	<u>20:068\$861</u>

AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES RECOMMENDADAS

MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS RECOMMANDÉES

Antuerpia.—A. Manceau.
Antuerpia.—A. Hartrodt.—36, rue Zirk.
Berlim.—S. O.—A. Hartrodt.—54, Wienerstrasse.
Bremen.—A. Hartrodt.—90 e 91, Langenstrasse.
Covilhã.—José do Nascimento Arraiano—Casa de comissões.
Covilhã.—Cezar d'Oliveira—Agente commercial da companhia real dos caminhos de ferro—Commissões, consignações e conta propria.

Hamburgo.—Augusto Blumenthal.
Hamburgo.—A. Hartrodt.—4, Kattrepelsbreucke.
Leiria.—Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões)—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—José F. Canha.—R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa.—João Maria Bravo.—R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres.—F. Demolder—4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres.—E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Cesar Fereal.—Agente commercial da C.ª Real.
Porto.—Grijó & C.ª—Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara.—D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR. — Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

LISBOA Avenida-Palace—Rua do Principe junto à Estação Central.—Etablissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA Braganza Hotel—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre—Prop. Victor Sasseti.

LISBOA Hotel Durand—Rua das Flores, 71—1.ª class—English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

LISBOA Grand Hotel Central—Caes do Sodré—Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

LISBOA Hotel Avenida—Maison de 1.º ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 55—Prop. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA Hotel Borges—Chiado, 108—Tres frentes, proximo dos theatros e centro da cidade—ascensor—telephone—banhos, etc.

LISBOA Grand Hotel de l'Europe—Maison française de 1.º ordre—au centre de la ville—Prop. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

LISBOA Hotel Francfort—T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio—Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.

LISBOA Francfort Hotel—No centro da cidade—Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda às 4 e 6 horas da tarde, 600 rs.—Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

LISBOA Hotel Americano—P. de S. Paulo, n.º 3.—Proximo dos caes e banhos do arsenal.—Bons quartos e aposentos.—Preços: 1\$000 rs. para cima.

CASCAES Hotel Central—De 1.º ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Grand confortable—On parle toutes les langues.

CASCAES Hotel do Globo—Praça da Rainha D. Amelia—Um dos melhores da villa, cozinha esmerada, jantares para casamentos, etc.—Proprietaria Anna Vieira.

CASCAES Hotel Bragança—Appartements pour famille.—Vue splendide sur la mer. Service de 1.º ordre.—Service au jardin et pour la ville.—Prix moderés.—Prop Victor Lestage.

CINTRA Hotel Nunes—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs.—Prop. João Nunes.

CINTRA Hotel Netto—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e assejados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços rasoaveis.—Prop. Romão Garcia Vinhas.

MAFRA Hotel Moreira—no largo, em frente do convento.—Bellas accomodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500.—Redução de preços para caixeiros viajantes.

TORRES VEDRAS Hotel Natividade—Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrada, 3—No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 réis, para os Cucos—Diaria de 800 a 1\$200 réis.

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense—Estabelecimento e primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias.—Cocina esmerada e farta. Prop. Vic nte C. de Paramos.

LEIRIA Hotel Central.—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e aceio inexcédível.—Carros para a Batalha, Mari-nha e outros pontos.—Restaurante—Preços modicos.

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club—Magnificas accomodações, aceio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado—Prop. A. de S. Romão.

PORTO Hotel de Francfort—O melhor e mais central da cidade—Salões, banhos, correio e telephone—Serviço de 1.ª ordem—Prop. Adriano & François.

PORTO Hotel Bragança—A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos á descripção.—Diaria 1\$000 a 1\$500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

PORTO Grande Hotel do Porto—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO Hotel Continental—R. Entreparedes (Frente á Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Prop. Lopez Munhós.

PORTO Grande Hotel America Central—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

COVILHÃ Hotel Central do Castella—Largo do Pelourinho—Bom serviço de mesa, quartos confortaveis desde 1\$000 rs. por dia.

SEVILHA Hotel d'Europe—Fonda de Europa—Prop. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação, Calle Gallegos, 19, Sierpes 95. Mesa redonda às 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid—Principal estabelecimento de Sevilha—iluminação electrica—luxuosos pateos—sala de jantar para 200 pessoas—banhos.

SEVILHA Fonda de Jesus Madrid—Calle Moratin—no centro da cidade—casa confortavel e economica—mesa a qualquer hora. Diaria 5 pesetas.

MALAGA Nuevo Hotel Victoria—Prop. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

GRANADA Hotel Victoria—Prop. Federico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

NICE Riviera-Palace-Hôtel.—Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes—Ascenseur, salons, orchestre—Voitures pour Monte-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

BRUXELLAS Hôtel de la Poste—Rue Fossé aux Loups, 32. Près de la Place de la Monnaie et de la Poste.—Prop. H. the Tilmans.

ROMA Grande Hotel Continental—Proximo da Estação Central e de todas as antiguidades e attractivos, na parte mais hygienica da cidade—250 quartos—todo o conforto moderno.—Diaria, desde 10 francos, sem vinho—Prop. P. Lugani.

CONSTANTINOPLA Pera-Palace-Hôtel.—Grands salons—luxueux appartements—Vue du Bosphore—Cuisine et cave de 1.º ordre.

CAIRO Ghesireh-Palace-Hôtel.—Etablissement de premier ordre.—Grand parc sur le Nile. Luxe et confort—grands salons.

SOCIÉTÉ ANONYME DES FORGES, FONDERIES ET LAMINOIRS DU MARAIS

à MONTIGNY-SUR-SAMBRE (Belgique)

Fers marchands et profilés pour toutes constructions, pour ponts, wagons, roues, etc. Longrines, cornières, T, U, poutrelles, châssis.
Rails pour mines et pour tramways. Spatés et feuillards.

Fers pour Rivets et Câbles

Fabrication spéciale et brevetée de ronds parfaitement cylindriques pour boulonniers. — Brevet pour plaques calleja. — Spécialité de tramways et chemins de fer économiques purement métalliques. — Système breveté.

Atelier spécial de cylindres bruts et tournés de toute espèce pour laminoirs.

Pièces mécaniques diverses en fonte pour ateliers de construction, verreries et charbonnages

L'usine entreprend à forfait la fourniture de toutes les pièces nécessaires à l'installation de trains complets de laminoirs; le tout parfaitement conditionné et prêt à être monté.

Adresser les lettres à Mr. L. Lebrun, Directeur-Gérant

Asmelhores velas de estearina
são as fabricadas pela
COMPANHIA ALLIANÇA FABRIL
Pedir a "MARCA NAVIO,"

VERDADEIRA
E NACIONAL

E AS CONHECIDAS VELAS SOL
A venda em todas as mercearias do
paiz e depósitos da Companhia.

MARCA DA VERDADEIRA
VELA NAVIO

NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

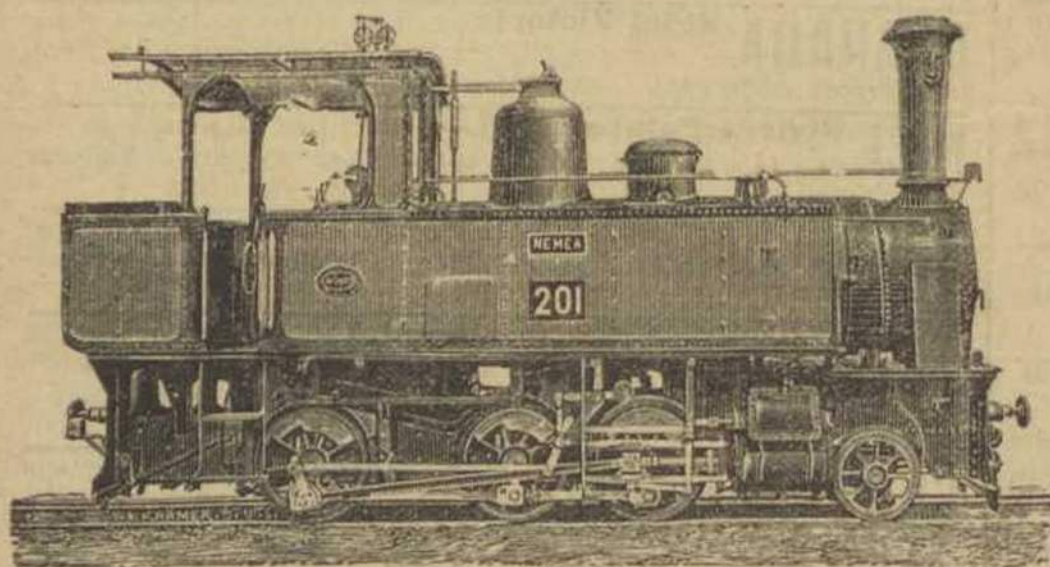


NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

Banhos do mar na Praia de Espinho PORTUGAL

Na linha ferrea de Lisboa a Porto (Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes) a 22 kilometros do Porto

A melhor situada e mais **hygienica do paiz**, longe do Valle do Mondego, não tendo por consequencia nas suas proximidades, arrozacs, salinas nem pantanos. — Excellentes passeios de planicie e montanha. — Partidas de caça na **visinha lagoa de Esmoriz**. — **Temperatura nunca superior a 25 graus**. — Sendo a praia elegante e de luxo por excellencia, é comtudo aquella em que a **vida é mais barata**. — Ha magnificos hotéis ao **preço diario de 1\$000 réis e 1\$200 réis**, para familias, em conta por ajuste particular. Os principaes e mais concorridos são **ANTIGO HOTEL PARTICULAR** propriedade de D. Maria Izabel Marques e **BRAGANÇA** de D. Antonio Fernandes.



Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir

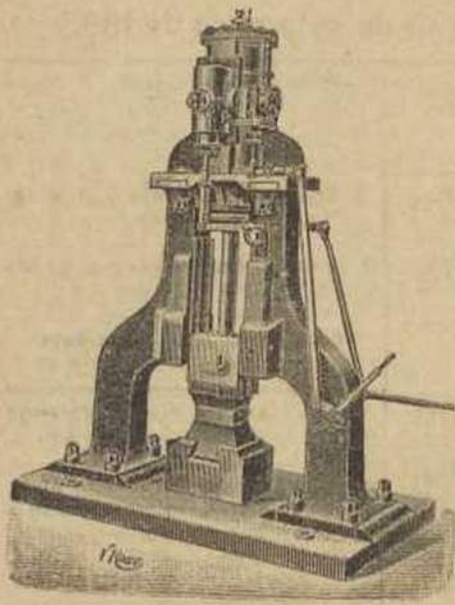
FABRICA DE LOCOMOTIVAS
KRAUSS & C.^A
MUNICH E LINZ S. D.
LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

FARA VIA LARGA OU REDUZIDA
SYSTEMA O MAIS UTIL DE LOCOMOTIVAS COM TENDER
PARA VIAS PRINCIPAES E SECUNDARIAS, TRAMWAYS

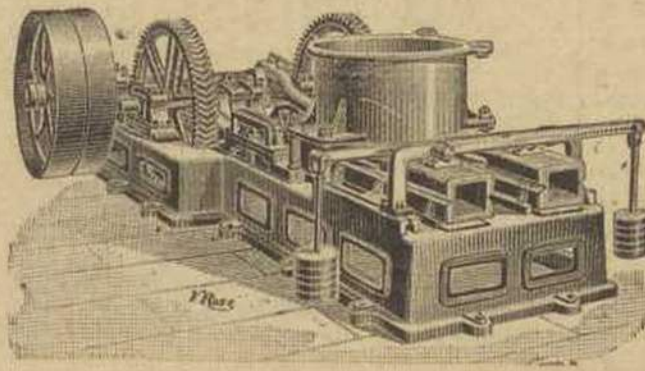
Construcções de edificios e exploração de minas

OUTRAS CONSTRUCÇÕES: — Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor, aparelhos de vacuo e de vapor para a extracção de materias fecaes, etc., cylindros a vapor para nivelamento de calçadas.

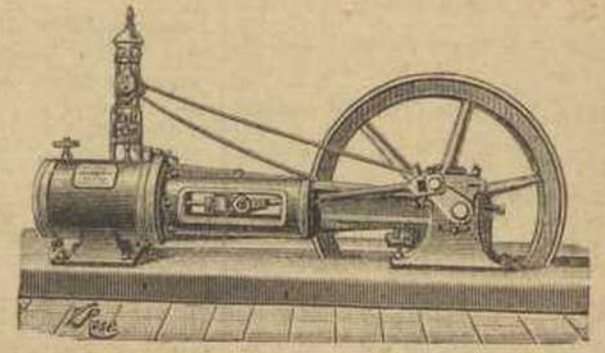
Agente geral em Hespanha — **JULES LAHOUSE-BARCELONA**



Martello-pilão, type V



Prensa para agglomerar carvão



Machina a vapor de mola de gatilho variavel por meio de regulador

Société Anonyme des Forges, Usines et Fonderies de Gilly

OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO DE MACHINAS DE TODAS AS QUALIDADES

Instalações de fabricas em geral

Dirigir cartas a **Mr. Aimé ROBERT**, Administrateur - Délégué à GILLY (BELGIQUE)

Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA

FUNDADA EM 1872

Lisboa — RUA 24 DE JULHO — A' rampa de Santos

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

Machinas a vapor, transmissões, rodas hydraulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metallicas, e em geral todos os productos da industria metallurgica.

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA



FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão — Lisboa

Premiado em todas as exposições—Depósitos: em Lisboa

R. da Magdalena, 17, 1.º, no Porto: R. do Almada, 141

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'arame quadrado e redondo, carda de machina, carda ingleza, brócha, tacha, cravinho, belmazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazendas de lã, seda, etc. etc., e botões de caroço. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos em todas as cores e tamanhos.



EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 16 de outubro, ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio.

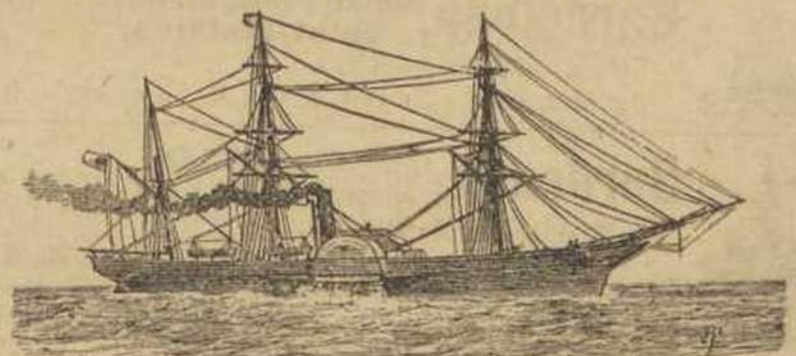
Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Royal Mail



STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,
Montevideo e Buenos Ayres

O paquete **MAGDALENA** sahirá a 23 de setembro

As accomodações para passageiros são inexcusáveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portugueses.

AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.ª—R. dos Capelistas, 31, 1.º

No Porto:—W. G. TAIT & C.ª—Rua dos Inglezes, 23, 1.º

HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 15 de setembro de 1895.

Lisboa-R. Porto Part. 8-30 t. Cheg. 10-40 m. 9-45 t. 10-40 m.	Porto Lisboa-R. Part. 2-45 t. Cheg. 4-0 m. 8-15 t. 6-45 m.	Lisb.-R. Vallad. Part. 7-40 m. Cheg. 11-20 m. 7-40 m. 11-20 m.	Vallad. Lis.-R. Part. 7-15 t. Cheg. 10-50 t. 7-15 t. 10-50 t.	C. Sodré-Caso. Part. 9-0 m. Cheg. 10-10 m. 12-0 t. 1-6 t.	Caso.-C. Sodré Part. 5-30 m. Cheg. 6-49 m. 8-35 m. 9-36 m.	Abrantes-Guard Part. 12-55 m. Cheg. 8-55 m. 1-30 t. 11-50 t.	Guard-Abrantes Part. 6-30 m. Cheg. 3-43 t. 5-15 t. 12-40 m.	P.-Novo Setub. Part. 3-15 t. Cheg. 3-42 t. 4-50 m. 5-16 m.	Setub.-P. Novo Part. 4-50 m. Cheg. 5-16 m. — —
Lisboa-R. Pamp. Part. 11-45 t. Cheg. 5-50 m. 6-40 m. 12-25 t.	Pamp. Lisboa-R. Part. 2-45 t. Cheg. 4-0 m. 8-15 t. 6-45 m.	Lisboa-R. Fig. Part. 7-0 m. Cheg. 5-40 t. 6-15 t. 2-37 m.	Fig. Lisboa-R. Part. 7-45 m. Cheg. 6-15 t. 12-35 m. 8-55 m.	C. Sodré-Algés Part. 6-0 m. Cheg. 6-20 m. 8-0 m. 8-21 m.	Algés-C. Sodré Part. 7-13 m. Cheg. 7-33 m. 8-58 m. 9-18 m.	Pamp.-V. Form. Part. 5-30 m. Cheg. 9-15 m. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Pamp. Part. 6-30 m. Cheg. 3-43 t. 5-15 t. 12-40 m.	C. Branco Beja Part. 4-30 t. Cheg. 7-24 t. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branco Part. 6-10 m. Cheg. 9-0 m. — —
Lisb.-C. S. Porto Part. 7-30 m. Cheg. 9-10 t. 6-45 m. 8-0 t.	Porto Lisb.-C. S. Part. 6-45 m. Cheg. 8-0 t. — —	Lisboa R.-Alfar. Part. 6-15 t. Cheg. 2-37 m. 12-35 m. 8-55 m.	Alfar.-Lisboa R. Part. 6-15 t. Cheg. 2-37 m. 12-35 m. 8-55 m.	C. Sodré-Algés Part. 6-0 m. Cheg. 6-20 m. 8-0 m. 8-21 m.	Algés-C. Sodré Part. 7-13 m. Cheg. 7-33 m. 8-58 m. 9-18 m.	Pamp.-V. Form. Part. 5-30 m. Cheg. 9-15 m. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Pamp. Part. 6-30 m. Cheg. 3-43 t. 5-15 t. 12-40 m.	C. Branco Beja Part. 4-30 t. Cheg. 7-24 t. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branco Part. 6-10 m. Cheg. 9-0 m. — —
Aveiro a Porto Part. 4-0 m. Cheg. 6-25 m. 11-10 m. 3-15 t.	Porto a Aveiro Part. 4-15 t. Cheg. 6-30 t. 5-0 m. 9-43 m.	Lisboa R.-Alfar. Part. 6-15 t. Cheg. 2-37 m. 12-35 m. 8-55 m.	Alfar.-Lisboa R. Part. 6-15 t. Cheg. 2-37 m. 12-35 m. 8-55 m.	C. Sodré-Algés Part. 6-0 m. Cheg. 6-20 m. 8-0 m. 8-21 m.	Algés-C. Sodré Part. 7-13 m. Cheg. 7-33 m. 8-58 m. 9-18 m.	Pamp.-V. Form. Part. 5-30 m. Cheg. 9-15 m. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Pamp. Part. 6-30 m. Cheg. 3-43 t. 5-15 t. 12-40 m.	C. Branco Beja Part. 4-30 t. Cheg. 7-24 t. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branco Part. 6-10 m. Cheg. 9-0 m. — —
Espinho P rto Part. 8-45 m. Cheg. 9-36 m. 4-25 t. 5-15 t.	Porto-Espinho Part. 7-45 m. Cheg. 8-29 m. 12-0 t. 12-45 t.	Lisboa R.-V. Ato. Part. 7-30 t. Cheg. 5-15 m. 8-45 t. 6-0 m.	V. Ato.-Lisboa R. Part. 8-45 t. Cheg. 6-0 m. — —	C. Sodré-Algés Part. 6-0 m. Cheg. 6-20 m. 8-0 m. 8-21 m.	Algés-C. Sodré Part. 7-13 m. Cheg. 7-33 m. 8-58 m. 9-18 m.	Pamp.-V. Form. Part. 5-30 m. Cheg. 9-15 m. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Pamp. Part. 6-30 m. Cheg. 3-43 t. 5-15 t. 12-40 m.	C. Branco Beja Part. 4-30 t. Cheg. 7-24 t. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branco Part. 6-10 m. Cheg. 9-0 m. — —
Lisboa R.-V. Ato. Part. 7-30 t. Cheg. 5-15 m. 8-45 t. 6-0 m.	V. Ato.-Lisboa R. Part. 8-45 t. Cheg. 6-0 m. — —	Lisboa R.-Cintra Part. 7-0 m. Cheg. 8-22 m. 9-20 m. 10-23 m.	Cintra Lisboa-R. Part. 8-22 m. Cheg. 7-0 m. 10-23 m. 11-26 m.	C. Sodré-Algés Part. 6-0 m. Cheg. 6-20 m. 8-0 m. 8-21 m.	Algés-C. Sodré Part. 7-13 m. Cheg. 7-33 m. 8-58 m. 9-18 m.	Pamp.-V. Form. Part. 5-30 m. Cheg. 9-15 m. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Pamp. Part. 6-30 m. Cheg. 3-43 t. 5-15 t. 12-40 m.	C. Branco Beja Part. 4-30 t. Cheg. 7-24 t. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branco Part. 6-10 m. Cheg. 9-0 m. — —
Lisboa R.-Badaj. Part. 7-30 t. Cheg. 6-30 m. 7-30 t. 6-30 m.	Badaj.-Lisboa R. Part. 7-0 t. Cheg. 6-0 m. — —	Lisboa R.-S. Bad. Part. 7-30 t. Cheg. 9-15 t. 8-45 m. 9-45 t.	S. Bad.-Lisboa R. Part. 8-45 m. Cheg. 9-45 t. — —	C. Sodré-Algés Part. 6-0 m. Cheg. 6-20 m. 8-0 m. 8-21 m.	Algés-C. Sodré Part. 7-13 m. Cheg. 7-33 m. 8-58 m. 9-18 m.	Pamp.-V. Form. Part. 5-30 m. Cheg. 9-15 m. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Pamp. Part. 6-30 m. Cheg. 3-43 t. 5-15 t. 12-40 m.	C. Branco Beja Part. 4-30 t. Cheg. 7-24 t. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branco Part. 6-10 m. Cheg. 9-0 m. — —
Lisb.-R. S. Sant. Part. 2-0 t. Cheg. 4-35 t. 4-30 t. 7-05 t.	Sant. Lisb.-C. S. Part. 6-45 m. Cheg. 9-20 m. 12-30 t. 3-05 t.	Lisb.-R. S. Sant. Part. 2-0 t. Cheg. 4-35 t. 4-30 t. 7-05 t.	Sant. Lisb.-C. S. Part. 6-45 m. Cheg. 9-20 m. 12-30 t. 3-05 t.	C. Sodré-Algés Part. 6-0 m. Cheg. 6-20 m. 8-0 m. 8-21 m.	Algés-C. Sodré Part. 7-13 m. Cheg. 7-33 m. 8-58 m. 9-18 m.	Pamp.-V. Form. Part. 5-30 m. Cheg. 9-15 m. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Pamp. Part. 6-30 m. Cheg. 3-43 t. 5-15 t. 12-40 m.	C. Branco Beja Part. 4-30 t. Cheg. 7-24 t. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branco Part. 6-10 m. Cheg. 9-0 m. — —
Lisb.-C. S. Entr. Part. 4-0 m. Cheg. 10-55 m. 11-0 m. 3-0 t.	Entr. Lisb.-C. S. Part. 4-45 m. Cheg. 12-0 t. 5-50 t. 9-45 t.	Lisb.-C. S. Entr. Part. 4-0 m. Cheg. 10-55 m. 11-0 m. 3-0 t.	Entr. Lisb.-C. S. Part. 4-45 m. Cheg. 12-0 t. 5-50 t. 9-45 t.	C. Sodré-Algés Part. 6-0 m. Cheg. 6-20 m. 8-0 m. 8-21 m.	Algés-C. Sodré Part. 7-13 m. Cheg. 7-33 m. 8-58 m. 9-18 m.	Pamp.-V. Form. Part. 5-30 m. Cheg. 9-15 m. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Pamp. Part. 6-30 m. Cheg. 3-43 t. 5-15 t. 12-40 m.	C. Branco Beja Part. 4-30 t. Cheg. 7-24 t. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branco Part. 6-10 m. Cheg. 9-0 m. — —
Coim. Figueira Part. 7-25 m. Cheg. 9-7 m. 4-30 t. 6-9 t.	Figueira-Coim. Part. 11-5 m. Cheg. 12-48 t. 9-0 t. 10-39 t.	Coim. Figueira Part. 7-25 m. Cheg. 9-7 m. 4-30 t. 6-9 t.	Figueira-Coim. Part. 11-5 m. Cheg. 12-48 t. 9-0 t. 10-39 t.	C. Sodré-Algés Part. 6-0 m. Cheg. 6-20 m. 8-0 m. 8-21 m.	Algés-C. Sodré Part. 7-13 m. Cheg. 7-33 m. 8-58 m. 9-18 m.	Pamp.-V. Form. Part. 5-30 m. Cheg. 9-15 m. 9-15 m. 8-00 t.	V. Form.-Pamp. Part. 6-30 m. Cheg. 3-43 t. 5-15 t. 12-40 m.	C. Branco Beja Part. 4-30 t. Cheg. 7-24 t. 6-10 m. 9-0 m.	Beja C. Branco Part. 6-10 m. Cheg. 9-0 m. — —

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental, pelo Canal de Suez, vapor allemão, **Admiral**. Sahirá a 20 de setembro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Algarve, vapor portuguez, **Gomes IV**. Sahirá a 1 de outubro.
Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a
Largo dos Torneiros, n.º 5.



Bahia, Rio e Santos, vapor allem., **Cyrene**. Sahirá a 25 de setembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
R. do Alecrim, 10, 1.º



Bahia, Victoria, Rio e Santos, vap. allem., **Campinas**. Sahirá a 2 de outubro.
Agente, Ernesto George.
R. da Prata, 8.



Barcelona, Cete e Marselha, vap. franc., **Saint-Mathieu**. Sahirá a 19 de setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Bordeaux, vapor francez, **Chili**. Sahirá a 23 a 24 de setembro.
— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Copenhagen, vapor dinamarquez, **A. N. Hausen**. Sahirá a 30 de setembro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor francez, **Brazil**. Sahirá a 23 de setembro. — Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Hamburgo, vapor allemão, **Amazonas**. Sahirá a 17 de setembro.
Agente, Ernesto George.
R. da Prata, 8.



Havre, e Anvers, vapor francez, **Saint-Pierre**. Sahirá a 23 de setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



La Pallice, (La Rochelle) **Plymouth e Liverpool**, vapor ingl., **Orcana**. Sahirá a 23 de setembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



Liverpool, vapor inglez, **Grangense**. Sahirá a 22 de setembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
R. do Alecrim, 10, 1.º



Madeira e Açores, vapor portuguez, **Funchal**. Sahirá a 20 de setembro.
Agente, Germano Serrão Arnaud.
Caes do Sodré, 84, 2.º



Maranhão e Ceará, vapor inglez, **Basil**. Sahirá a 26 de setembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
R. do Alecrim, 10, 1.º



Pará e Manaus, vapor inglez, **Anselm**. Sahirá a 21 de setembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
R. do Alecrim, 10, 1.º



Pará, vapor inglez, **Hilary**. Sahirá a 26 de setembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a
R. do Alecrim, 10, 1.º



Paranaguá, Rio Grande do Sul e Portofestas. Sahirá a 22 de setembro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Ayres, vapor inglez, Montevideo e Buenos Ayres. Sahirá a 23 de setembro.
Agentes, Knowles Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Pernambuco e Rio de Janeiro, vapor brazileiro, **Porto Alegre**. Sahirá a 26 de setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros 10



Pernambuco, Rio e Santos, vapor allemão, **Buenos-Ayres**. Sahirá a 25 de setembro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Pernambuco, Rio e Santos, vap. inglez, **Paraguassú**. Sahirá a 9 de outubro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Rio de Janeiro e portos do Pacifico, vap. inglez, **Oropesa**. Sahirá a 19 de setembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo Loanda, Antonio do Zaire, Ambriz, Mossamedes, vapor portuguez, Ambaca. Sahirá a 23 de setembro.
Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 75.



Valencia, Cete e Marselha, vap. francez, **Saint-Paul**. Sahirá a 22 de setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.